

Dziennik ustaw państwa

VII

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXVIII. — Wydana i rozesłana dnia 17. kwietnia 1895.

Treść: № 55. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Lwowa (Kleparowa) do Janowa.

55.

**Dokument koncesyjny z dnia 1.
stycznia 1895,**

na kolej lokalną od Lwowa (Kleparowa) do Janowa.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnego- i Dolno- Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy uprzywilejowany galicyjski Bank hipoteczny akcyjny, Wilhelm hrabia Siemieński-Lewicki, radca tajny i hrabia Roman Potocki podali prośbę o udzielenie im koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolejki lokalnej od Lwowa (Kleparowa) do Janowa, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzecznym koncesyonarjom koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. № 238), jakotęż ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. № 2 z r. 1895) w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonarjom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolejki lokalnej parowej od Lwowa (Kleparowa) do Janowa, która wybudowana być ma ze szlakiem normalnym po części jako drogowa.

Upoważnia się koncesyonarów do wybudowania i utrzymywania w ruchu przedłużen rzeźczonej kolejki koncesjonowanej z jednej strony od Janowa do Jaworowa, z drugiej strony od stacji lwowskiej (kleparowskiej) do Lwowa (Św. Anny).

Upoważnienie to straci moc swoje, gdyby koncesyonarze nie zrobili z niego użytku w przeciągu lat pięciu a nadto Rząd może cofnąć takowe i wcześniej, gdyby koncesyonarze nie mogli wybudować tego przedłużenia pod warunkami przez innych kompetentów osiąrowanymi a przez Rząd zatwierdzonemi.

Do złożenia odnośnych deklaracji, wyznaczony będzie koncesyonarom termin cztero-miesięczny, licząc od urzędowego uwiadomienia o staraniu się innych osób o koncesję.

§. 2.

Kolejom, na które wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. № 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 3.

Koncesyonarze obowiązani są rozpocząć budowę linii od Lwowa do Janowa w §. 1 wzmiankowanej niezwłocznie, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać.

wać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rekompensatę dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyjusze kaucję w sumie 5000 złotych a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

Termin budowy dla przedłużzeń do Jaworowa i do Św. Anny wyznaczy Ministerstwo handlu, gdy na to przyjdzie pora.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyjowanej nadaje się koncesyjuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszom do wybudowania wszelkich kolejей podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolejей.

Co się tyczy użycia gościa krakowskiego do wybudowania kolej koncesyjowanej, koncesyjusze dopuścić mają warunków, które im Władza administracyjna krajowa jako zarząd drogowy przepisze w porozumieniu z wspólnem Ministerstwem wojny i z Inspekcją główną kolej austriackich (Urzędem kolej lokalnych).

O ileby do wybudowania kolej koncesyjowych użyte być miały inne drogi publiczne, koncesyjusze winni postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służą prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

§. 5.

We względzie budowy kolej koncesyjowych i ruchu na nich trzymać się powinni koncesyjusze osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które Ministerstwo handlu ustanowi, jakież istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane będą mogą. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości największej, Ministerstwo handlu uzna to

za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyjuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjuszy.

Emisja obligacji pierwszorzędnych jest wzbroniona.

Natomiast nadaje się koncesyjuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędnych, które nie będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć od stu i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej, jakież koszty sprawienia parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek inkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po skończeniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakież formularze akcji zakładowych i pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem

ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonarzy obejmują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonarzy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzieniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonarzy obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędowanie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonarzy tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleniem ułatwieniami.

Koncesyonarzy obejmują się przy obsadzaniu posad mieć wzgórđ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 9.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakłaniu nowych kolei w myśl § 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat dziewięć-

dziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 3im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl § 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 10.

Koncesyonarzy nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesjonowanej, wyjawszy gdyby Rząd wyraźnie na to pozwolił.

O ileby pod względem utrzymywania ruchu na tej kolej nie przyszła do skutku ugoda dobrowolna z Dyrekcją główną kolej austriackich rządowych, utrzymywać będzie ruch na niej kolej żelazna lwowsko-bałkańska (tomaszowska) lub też na własny rachunek, Spółka akcyjna utworzyć się mająca.

§. 11.

Koncesyonarzy obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przepisanemi dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzony będzie czysty dochód przedsiębiorstwa w najpomyślniejszym z ostatnich zamkniętych lat pięciu przed chwilą odkupu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem piątego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1go obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, którejby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania po cztery od stu kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierzonego i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana bę-

dzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wynierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesyjuszom za kapitał akcyjny dochód średni w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiarkowaną, a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający sumę zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe oprocentowanie i umorzenie pożyczki według postanowień ustępu 3 mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 13.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależyci, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 12, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzymają koncesyjusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im z rachunku wynikające aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wznięzione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjuszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależyci kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenie ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo oglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesyjuszy.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadoczej lub innej reprezentacyi, przedstawiającej dyrekcję Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesyjuszowi prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszyskimi postanowieniami w niej zawartymi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia pierwszego miesiąca stycznia roku zbawienia tysiąc osiemset dziewięćdziesiątego piątego, Naszego panowania czterdziestego siódmego.



Franciszek Józef r. w.

Windisch-Grätz r. w. Wurmbrand r. w.

Plener r. w.